

LA REFORMA DE LOS SERVICIOS DE LA ARMADA. UN DEBATE EN LAS CORTES DE LA NACIÓN DESARROLLADO POR RAMÓN DE CARRANZA (1902-1912)

Joaquín María PIÑEIRO BLANCA
Doctor en Historia Contemporánea

Tras las agitaciones políticas del Sexenio Revolucionario, tan intensamente vividas en Cádiz (1), se abre un período de aparente tranquilidad: la Restauración. Cánovas del Castillo y Sagasta se turnaron en el poder, al frente de los grupos conservador y liberal respectivamente, siguiendo un modelo político teóricamente equilibrado. Sin embargo, las prácticas caciquiles afectaron al ejercicio de la política y a la situación socioeconómica del país de un modo que desvirtuaría este modelo.

Una de las familias más importantes en las redes caciquiles de la provincia de Cádiz en los últimos años de la Restauración fue la de los Gómez de

(1) Vid. ANDRÉS GALLEGO, J.: «Las Juntas Revolucionarias de 1868: una interpretación». *Boletín de la Real Academia de la Historia*, CLXXVI, 1979, pp. 39-96; CARO CANCELADA, D.: *Burguesía y Jornaleros. Jerez de la Frontera en el Sexenio Revolucionario (1868-1874)*. Jerez de la Frontera, 1990; COMELLAS, J. L.: «Génesis de la Revolución del 68». *Atlántida. Revista del pensamiento actual*, n.º36, 1968, pp. 531-550; ESPADAS BURGOS, M.: *Alfonso XII y los orígenes de la Restauración*. Madrid, 1975; ESPIGADO TOCINO, G.: *La Primera República en Cádiz. Estructura social y comportamiento político durante 1873*. Jerez de la Frontera, 1993; GARCÍA NIETO, M.ª C. y otros: *El liberalismo democrático, 1868-1874. Bases documentales de la España contemporánea*, 3. Madrid, 1971; GONZÁLEZ CASTAÑEDA, T.: «La Revolución de 1868 en 110 municipios españoles (proceso de formación y obra de las Juntas Revolucionarias, desde el 19 de septiembre hasta el 31 de octubre)». *Revista de Historia Contemporánea*, n.º3, 1984, pp. 55-85; GUTIÉRREZ CONTRERAS, F.: «Programas revolucionarios de Cádiz y Granada en 1868: la dualidad de fines en los orígenes del movimiento insurreccional», en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*. Cádiz, 1976; HERRÁN PRIETO, J.: *La Gloriosa en Cádiz: de la Revolución de 1868 a la Constitución de 1869*. Cádiz, 1986; LÓPEZ CORDÓN, M.ª V.: *La Revolución de 1868 y la I República*. Madrid, 1976; Ídem: *El pensamiento político internacional del federalismo español (1868-1874)*. Barcelona, 1975; LLORCA, C.: *Cádiz y la Primera República*. Cádiz, 1973; MILLÁN CHIVITE, J. L.: *Revolucionarios, reformistas y reaccionarios. (Aproximación a un estudio de la generación de 1868)*. Sevilla, 1979; Ídem: «La generación revolucionaria de 1868 en Andalucía». *Archivo Hispalense*, n.º183, 1977, pp. 113-125; Ídem: *El hombre nuevo en la generación española de 1868*. Sevilla, 1975; MORENO ALONSO, M.: «El cantón de Cádiz (La información del consulado británico)». *Actas III Coloquio Historia Andalucía. Historia Contemporánea*. Tomo III. Córdoba, 1985, pp. 365-377; PARRILLA ORTIZ, P.: *El cantonalismo gaditano*. Cádiz, 1983; PUELLES, F. de: *Fermin Salvochea. República y Anarquismo*. Sevilla, 1984; SÁNCHEZ MANTERO, R.: «Bibliografía sobre la Revolución de 1868». *Atlántida. Revista del pensamiento actual*, n.º37, 1969, pp. 28-31.

Aramburu. Ellos continuaron conservando su poder cuando, tras un período de confusión, al turnismo de Cánovas y Sagasta le sucede el de Maura y Canalejas. Los hermanos Gómez de Aramburu llegaron a controlar totalmente el panorama político en Cádiz al presidir Luis José el Partido Conservador y —tras la muerte de Cayetano del Toro en 1915— Juan Antonio el Partido Liberal (2).

El calculado matrimonio de Ramón de Carranza con Josefa Gómez de Aramburu —hermana de los arriba mencionados— en 1890 le abrió las puertas de la política gaditana, casi recién incorporado a los grupos de poder de la burguesía gaditana. En 1902, tras abandonar su carrera militar (con el grado de teniente de navío) y coincidiendo con la fundación de sus negocios de almadras y buques de pesca, Carranza ingresa en el partido con el que tuvo mayores afinidades ideológicas, el Conservador (3). Tan sólo un año más tarde consigue ser diputado, gracias a que, fallecido Rafael de Muro y Joaristy —diputado por el distrito de Algeciras— en julio de 1903, fue elegido por los órganos de su partido para sustituirle en dicho puesto (4).

Carranza ocuparía este escaño durante las legislaturas de 1903-1904 y 1904-1905, una vez pasada por la Comisión de Incompatibilidades una comunicación del Ministerio de Marina participando haber sido declarado en situación de excedencia voluntaria (5).

Disueltas estas Cortes, tras un año de inactividad política coincidente con un gobierno liberal, Carranza logra ser elegido senador por la provincia de Cádiz en las de 1907-1910, presididas por el jefe de su partido, Antonio Maura. En este cargo permanece en las legislaturas siguientes hasta 1917 (6).

Durante este período, los partidos Conservador y Liberal sufren un grave vacío en sus respectivas jefaturas, con la consiguiente fragmentación interna. En estas fechas el sector maurista del Conservador se separa y funda uno propio. Carranza no ingresó en esta nueva organización como cabría esperar, perma-

(2) Cfr. RAMOS SANTANA, A.: «Apuntes para una crónica...» *Art. Cit.* p.129; Cfr. MILLÁN CHIVITE, J. L.: «El Cádiz polémico...» *Art. Cit.* pp. 67-68.

(3) Con independencia de que sus mayores simpatías estaban en el Partido Conservador, en 1902 el Partido Liberal todavía no era controlado por Juan Antonio Gómez de Aramburu, por lo que su ingreso en éste era aún menos lógico, según información proporcionada por la familia Carranza en la entrevista del 26 de enero de 1990.

(4) Esto tuvo lugar en la Legislatura 1903-1904, siendo presidente del Gobierno Francisco Silvela. Las Cortes de 1903-1905 —de las que ésta era su primera legislatura— fueron las primeras de Alfonso XIII. Las anteriores habían sido suspendidas el 9 de diciembre de 1902. La convocatoria de nuevas elecciones se llevó a cabo por Real Decreto de 26 de marzo de 1903, obteniendo el Partido Conservador la mayoría: doscientos treinta escaños de los cuatrocientos tres a cubrir. Cfr. *Diario de Sesiones del Congreso*, Legislatura 1903, Tomo XIV, p. 23 (del índice).

(5) Cfr. *Ibidem*. Dictamen de la Comisión de Actas n.º2, Dictamen de la Comisión de Incompatibilidades n.º12, p. 305, Apéndice 3.º; Aprobado y admitido n.º29, p. 772.

(6) Cfr. *Diario de Sesiones del Senado*. Legislatura 1907, Tomo CXVIII, p. 81 (del índice). Legislatura 1908, Tomo IX, pp. 78-79. Legislatura 1910, Tomo VI, pp. 52-53.

neciendo en las filas del Partido Conservador hasta la llegada de la Dictadura (7).

En 1917, fecha conflictiva en España por el inicio del llamado «Trienio Bolchevique», pierde su escaño en el Senado definitivamente. El sistema político de la Restauración entraba ya en crisis abierta. No obstante vuelve a ser diputado a Cortes, esta vez por el distrito de El Puerto de Santa María, en la legislatura de 1919, coincidiendo con una momentánea recuperación de poder de su partido. Presentó su candidatura por esta localidad —y no por Algeciras, como en anteriores ocasiones— porque allí tenían más fuerza las redes caciquiles en las que estaba incluido (8). Pero el asesinato del nuevo líder conservador, Eduardo Dato, con la consiguiente confusión en el maltrecho sistema de la Restauración, propiciaron su retiro de la política activa hasta llegadas mejores circunstancias: la dictadura de Miguel Primo de Rivera.

Su comportamiento político durante el período en que fue diputado y senador en las Cortes no se destacó singularmente. Como otros caciques del momento, ejerció su control en la provincia donde tenía fijada su residencia, negocios y propiedades, al servicio de sus intereses personales.

Ramón de Carranza, al igual que destacados oligarcas de la época, hizo un uso demagógico del discurso regeneracionista de Joaquín Costa en diversas ocasiones. Empleando los argumentos de una corriente ideológica anticaciquil podía así desmarcarse aparentemente de este grupo.

La conciencia cada vez más clara de que España ya no era el glorioso imperio del pasado, los graves problemas políticos (inestabilidad gubernamental, pérdida de las antiguas colonias y el crecimiento del fenómeno caciquil), el atraso en la educación de los españoles y los problemas estructurales y sociales del campo (muy graves si se tiene en cuenta que España sostenía una economía fundamentalmente agraria) fueron la base para el nacimiento de una corriente ideológica que, alarmada, defendiese la necesidad de «regenerar» España, de europeizarla como respuesta al desastre en el que se hallaba. Aunque fueron muchos los que denunciaron los males de España, fue Joaquín Costa el que mejor supo teorizar sobre este asunto (9).

El programa elaborado por Costa para lograr la regeneración de España fue recogido en su obra *Oligarquía y caciquismo como la forma actual de gobierno en España: urgencia y modo de cambiarla* (10). Una memoria sobre este

(7) Carranza no continuaría su camino bajo el amparo del líder con el que había iniciado su carrera política por la sencilla razón de que su cuñado, Luis J. Gómez de Aramburu, permaneció en el Partido Conservador en Cádiz. Sin embargo, esto no supondría una pérdida de simpatías por la postura ideológica defendida por Maura, como indica su posterior actitud de admiración por su figura. Cfr. *Ibidem*. Legislaturas 1911 a 1917. Vid. índices; Cfr. *Diario de Cádiz*, sábado 12 de mayo de 1923.

(8) Cfr. *Diario de Sesiones del Congreso*. Legislatura 1919, Tomo XII, pp. 69-70 (del índice).

(9) Eloy Fernández Clemente, en su libro *Estudios sobre Joaquín Costa*, recoge la bibliografía fundamental sobre este importante personaje, ordenada cronológicamente. Vid. FERNÁNDEZ CLEMENTE, E.: *Estudios sobre Joaquín Costa*. Zaragoza, 1989, pp. 462-464.

(10) La obra fue publicada originariamente en Madrid, en 1902. La edición que hemos manejado está incluida en la colección de libros de bolsillo de Alianza Editorial (n.º 51). Madrid, 1973 (3.ª edición).

escrito fue sometida a debate en el Ateneo de Madrid, en su sección de Ciencias Históricas, los días 23 y 30 de marzo de 1901, causando gran expectación y comenzando desde allí su difusión (11). Este estudio superaba en seriedad a las anteriores y ya tópicos quejas acerca de la mala salud de la política, la economía y la sociedad españolas. Costa se entrevistó con numerosas personalidades para completar con su opinión este trabajo, que se convertiría en libro de cabecera de muchos políticos y pensadores españoles del momento (12).

Este programa, que atiende de forma desproporcionada a grandes temas muy generales y a pequeños asuntos locales, que piensa mucho en la España agraria y muy poco en la industrial y que plantea de forma utópica la aniquilación del caciquismo, sería aprovechado por una parte de estos mismos caciques, cambiando así su papel de acusados por el de acusadores (13). Con su manipulación del discurso regeneracionista, respaldaron teóricamente la necesidad del advenimiento de una dictadura para atajar todos los males que Costa había expuesto (14). Como otros oligarcas, Carranza utilizaría demagógicamente estas argumentaciones, llegando al extremo de considerarse el «cirujano de hierro» que Cádiz necesitaba para regenerarse, en la misma medida en que Miguel Primo de Rivera se identificaría con idéntico papel para la salvación de España (15).

Sin embargo, recurriría en mayor medida a la corriente ideológica «gaditanista». Desde mediados del siglo XIX, la burguesía local había creado su propio programa de regeneración de Cádiz, empujada por la quiebra económica sufrida tras la pérdida del monopolio comercial con las colonias de Ultramar. La búsqueda de caminos alternativos que recuperasen la actividad económica en la ciudad y la pretensión de que el gobierno central proporcionase importantes ayudas a una población que había demostrado en el pasado sus sacrificios por España durante la Guerra de la Independencia, constituirían los hilos conductores de este programa regenerador (16).

El proyecto político de Antonio Maura sería —en menor grado que las corrientes regeneracionista y gaditanista— otro de los pilares ideológicos

(11) Cfr. FERNÁNDEZ CLEMENTE, E.: *Estudios sobre Joaquín Costa*. Zaragoza, 1989, pp. 37-38.

(12) Ramón y Cajal, Miguel de Unamuno, Emilia Pardo Bazán, Pi y Margall, Antonio Maura, Ortí y Lara, Bonilla, Mañé, Tomás Bretón; profesores de la Institución Libre de Enseñanza como Azcárate, Altamira, Posada, Calderón; o regeneracionistas como Isern y Sánchez de Toca se encontraban entre los sesenta y un entrevistados por Costa. Cfr. *Ibidem*, p. 37.

(13) Vid. TUÑÓN DE LARA, M.: *España: la quiebra de 1898. Costa y Unamuno en la crisis de fin de siglo*. Madrid, 1986, pp. 85-87.

(14) Cfr. FERNÁNDEZ CLEMENTE, E.: *Op. Cit.*, pp. 321-324.

(15) Cfr. PEMÁN PEMARTIN, J. M.: *El hecho y la idea de la Unión Patriótica*. Madrid, 1929, p. 16. «Costa fue el Bautista que precedió al Dictador, profetizando la venida de su cirujano de hierro», CARR, R.: *España, 1808-1975*. Barcelona, 1985, p. 545.

(16) Cfr. PÉREZ SERRANO, J.: «Gaditanismo y Andalucismo. Orígenes de la conciencia andaluza en el Cádiz de la Restauración borbónica». *Actas del II Congreso sobre Andalucismo Histórico*. Granada, 1987, pp. 407-431.

empleados por Carranza, aún después de que aquél fundase su propio partido. El maurismo representó un cambio en el pensamiento conservador, en un momento en el que el liberalismo elitista de Cánovas del Castillo comenzaba a manifestarse como poco válido. Esta corriente se constituiría en partido independiente a partir de 1913, con la pretensión de formar una derecha conservadora democrática, sin embargo fue evolucionando inconscientemente hacia posiciones propias de la derecha autoritaria, aunque esto nunca llegaría a ser asumido por Maura (17).

En síntesis, el nuevo partido planteaba lo siguiente: el problema político español no era de doctrina sino de conducta. Por ello se hacía necesario iniciar una labor de educación ciudadana y de crítica al Gobierno, en defensa de una serie de cuestiones: el catolicismo, la monarquía constitucional de Alfonso XIII, la democracia, la legislación liberal adoptada en el siglo XIX, una legislación protectora del obrero, el nacionalismo español y el reforzamiento del Ejército y la Marina (18). Todo ello era un resumen de los postulados defendidos por Maura desde el gobierno y que ahora fueron presentados de forma más explícita. Estas ideas eran escasamente originales, pero reflejaban la actividad intelectual de un grupo de políticos abiertos a las nuevas corrientes de la derecha europea. Trataron de incluir en el viejo conservadurismo liberal ciertos elementos de tradición carlista (el énfasis en el catolicismo) y las nuevas ideas de la democracia conservadora. La mezcla tuvo éxito a medias ya que la ambigüedad entre autoritarismo y democracia contribuyó a que, desaparecido Maura, sus seguidores más fieles se encaminasen en direcciones contrapuestas, y a que, a pesar de sus duras críticas al caciquismo, muchos de sus éxitos políticos fuesen debidos a prácticas caciquiles (19).

Carranza recogió parte de estas ideas —a pesar de no continuar su actividad política bajo el amparo del nuevo Partido Maurista—, especialmente en lo referente al reforzamiento del Ejército y la Marina, tema central en sus intervenciones en las Cortes.

Su atención a los temas de carácter militar lo llevaría a concentrarse en dos asuntos relacionados directamente con los problemas castrenses, empujado quizás por su mayor preparación sobre estas cuestiones, lo que podía facilitarle un eficaz lucimiento en las Cortes. Al propio interés personal se sumaban cuestiones de preocupación general (la reforma y modernización de los servi-

(17) Cfr. TUSELL, J. y AVILÉS J.: *La derecha española contemporánea. Sus orígenes: el maurismo*. Madrid, 1986, pp. 17-18.....

(18) Cfr. *Ibidem*, pp. 52-54.

(19) Vid CABRERA, M.: «El conservadurismo maurista en la Restauración» en: *La España de la Restauración: política, economía, legislación, y cultura* (Edición de J. L. García Delgado). Madrid, 1985, pp. 55-69; CARRETERO NOVILLO, J. M.: *Goicoechea y la Restauración*. Madrid, 1935; CATALÁ y GAVILA, J.B.: *Don Antonio Maura. Ideario político. Extracto de sus discursos*. Madrid, 1953; GARCÍA VENERO, M.: *Antonio Maura, 1907-1909*. Madrid, 1953; LACOMBA, J. A.: *La crisis española de 1917*. Madrid, 1970; MAURA, A.: *Discursos conmemorativos*. Madrid, 1941; OSSORIO y GALLARDO, A.: *Antonio Maura*. Salamanca, 1928; SECO SERRANO, C.: *Alfonso XIII y la crisis de la Restauración*. Madrid, 1979; Ídem: *Perfil político y humano de un estadista de la Restauración: Eduardo Dato a través de su archivo*. Madrid, 1978.

cios de la Armada) y problemas que entonces obsesionaron a los gaditanos, como el porvenir del arsenal de La Carraca y, por extensión, el de los astilleros gaditanos.

La reforma del Ejército y la Armada fue tema de debate nacional a raíz del desastre de 1898, suceso que había puesto en evidencia que las fuerzas militares españolas eran anticuadas y poco operativas. Este punto fue recogido por Joaquín Costa en su proyecto de regeneración de España: a la idea de rectificación del curso de la historia de España y sus supuestos éxitos militares («Doble llave al sepulcro del Cid») (20), se sumaba la de modernizar el Ejército para que España resurgiese económica, militar y políticamente. En 1883 escribía que «sin marina mercante no hay colonias, ni comercio exterior, ni industria floreciente, ni agricultura próspera, ni presupuesto posible para sostener grandes escuadras» (21).

La pérdida de la guerra con Estados Unidos y, por ella, de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, hacían necesaria la reforma de la vetusta organización militar española. Carranza recogió en parte estas inquietudes, haciendo valer su participación en aquella contienda como un grado de conocimiento del problema. Desde la primera legislatura en la que ocuparía un escaño en las Cortes, centró sus gestiones en tratar la reforma de los servicios de la Armada (22).

Su primera intervención en el Congreso, el 19 de noviembre de 1904, fue precisamente para expresar su opinión acerca del proyecto de ley sobre la reforma general en la organización de los servicios de la Armada y programa de armamentos navales. Aunque el objetivo del proyecto de ley era la reconstrucción urgente del poder naval español, no se mostró de acuerdo con su orientación dado que se pedían sacrificios a un colectivo que los acababa de hacer en Santiago de Cuba y en Manila con resultados estériles. A su juicio, el Estado no podía exigir esto si otros organismos no se sacrificaban de igual manera, un razonamiento frecuentemente utilizado en defensa de los intereses de la Armada que se consideraba agraviada por una falta general de agradecimiento por los servicios prestados en Cuba y Filipinas. Por otro lado, el estamento militar no aceptaba el recorte de presupuesto a su personal destinado a proporcionar el deseado ahorro de dinero para la mejora de los servicios castrenses. El argumento en contra de esta medida era simple: si ellos ya se habían sacrificado en 1898, correspondía al resto de la sociedad española hacerlo ahora para compensarlos de alguna manera. A esto añadían que el buen funcionamiento de la maquinaria de defensa de la nación iba en beneficio de todos y evitaba que en un futuro España viviese un desastre parecido al que acababa de padecer. Ramón de Carranza simplemente se hizo eco de esta insatisfacción y la presentó en el Congreso (23).

(20) Vid. COSTA, Joaquín: *Crisis política en España*. Madrid, 1914 (en la edición: Madrid, Alianza Editorial, 1973, pp. 169-179).

(21) Cit. en: FERNÁNDEZ CLEMENTE, E.: *Op. Cit.*, p. 30.

(22) Vid. *Estado General de la Armada para el año 1902*. Madrid, 1901.

(23) La reforma de los organismos y servicios de la Armada y la creación —con los recursos disponibles— de nuevos elementos de fuerza, tenían como fin la defensa de la autonomía e integridad territorial de España. Para lograr tal objetivo se definió en este proyecto de ley una

Por otra parte, señaló un grave defecto en el proyecto de ley: éste hacía referencia detallada —y pertinente, en su opinión— a que el objetivo último de la reforma de la Armada debía ser su transformación en instrumento útil para la defensa de la autonomía e integridad del territorio de la nación, pero sin embargo descuidaba la definición de las características de la nueva Marina de Guerra. En sus propias palabras, la eficacia de la Armada dependía de una correcta formación de su personal, de unas bases de operaciones bien provistas económicamente y dotadas de una moderna infraestructura y de un reparto concreto de los campos de acción de cada flota para evitar los desajustes y falta de organización habituales hasta ese momento. Cuestiones tan importantes se dejaban, según su criterio, a la imaginación en el proyecto de ley (24).

Una vez explicados los problemas generales de este proyecto de ley, se dedicó a ir describiendo sus puntos débiles. La creación de una Dirección de Navegación, Pesca e Industrias Marítimas que reuniese la administración —dispersa hasta entonces en varios ministerios— de todo lo referente a estas cuestiones no especificaba, según su opinión, cuáles eran estos asuntos y qué profesional sería su director general (él sugería para el puesto a un general de cualquier cuerpo de la Armada, por considerarlo más apropiado que, por ejemplo, un representante de una de estas industrias —con intereses en cualquiera de ellas—, o que un abogado sin conocimientos concretos sobre asuntos navales). A esto añadía que la Junta de la Dirección —formada por navieros— debía tener sólo funciones consultivas y no administrativas, ya que no tenía sentido que estas funciones las cumpliesen los mismos administrados. En ningún otro organismo del Estado se producía tal circunstancia y no encontraba motivos aparentes para que recayese tal privilegio entre aquellos industriales dedicados a la explotación de recursos marítimos. Resulta llamativo el enfoque que Carranza —dedicado a estos negocios— hace de este tema. A nuestro juicio, dado que todavía llevaba poco tiempo dedicado a esta actividad profesional —apenas dos años— sería razonable pensar que era pronto para que su reacción fuese la esperable en un oligarca y que, en cambio, su formación castrense fuese aún la que prevaleciera en la orientación dada a esta cuestión.

Tampoco se mostraría de acuerdo con otro de los puntos del proyecto de ley: el establecimiento de una Jurisdicción Central de la Armada que asumiría las funciones ejercidas por las Capitanías Generales de los tres Departamentos Marítimos de España. Sus argumentos contra esta medida se basaban en lo poco operativo que sería acumular en Madrid el trabajo de las capitanías generales, con riesgo de producir una demora aún mayor que la actual en la resolución de los problemas (25).

política naval con tres puntos de desarrollo: 1) La modernización de las unidades existentes en la flota y su ampliación. 2) Un informe de la cantidad, calidad y coste de los nuevos elementos de la flota. 3) La organización de los servicios y personal que harán eficaz esta flota una vez construida; Cfr. *Diario de Sesiones de las Cortes*. Congreso de Diputados. Legislatura 1904-1905. Tomo II, 19-XI-1904, p. 1.192; Cfr. *Diario de Sesiones del Senado*. Legislatura 1907. Tomo VI, 13-XII-1907, p. 2.406.

(24) Cfr. *Ibidem*, pp. 1.193-1.194.

(25) Cfr. *Ibidem*, p. 1.194.



Ramón de Carranza en su época de teniente de navío. 1898

Otra cuestión que intentó corregir en el proyecto de reforma de los servicios de la Armada hacía mención a la escasa precisión existente en el tratamiento dado a las funciones de la Junta de Defensa del Reino. Según el texto del proyecto, ésta tendría que determinar las relaciones que debían guardar las fuerzas marítimas con las terrestres para la defensa nacional, pero sin especificarse en qué términos tenían que definirse estas relaciones. A falta de una planificación concreta, Carranza expuso la suya: en las bases de operaciones marítimas, las defensas terrestres de auxilio (fortificaciones, destacamentos y demás fuerzas situadas en lugares estratégicos de la costa) debían estar bajo el control de la Marina, que era —en definitiva— la que llevaba el peso de la cuestión y la que mayor conocimiento poseía de los problemas que pudiesen surgir. A elló sumaba la inconveniencia de un mando con dos cabezas (terrestre y marítima). En su opinión, la unidad de mando bajo el dominio de la Marina no era una novedad en las naciones que tenían que defender costas. Aprovechando el conocimiento que le proporcionaron sus múltiples lecturas sobre temas relacionados con estas cuestiones (26), cita varios ejemplos de las organizaciones navales de Alemania, Austria, Italia, Rusia, Japón, Suecia, Noruega y Dinamarca (27). De ellas, expuso con detalle el caso francés, posiblemente empujado por su admiración personal por el mariscal Moltke, inspirador de la organización naval en aquella nación (28). En ésta se estipulaba que las defensas que miraban al mar estuviesen a cargo de las autoridades navales, sin que esto quisiera decir que las fuerzas que ocuparan esas fortificaciones fuesen todas de Marina.

Asimismo, encontraría falto de previsión el artículo que contemplaba que los establecimientos para construcciones y carenas pertenecientes al Estado debían dedicarse exclusivamente a un tipo de trabajo, a construcciones o a reparaciones. Esta disposición, a su juicio, supondría un grave problema: los astilleros que se especializasen en reparaciones no tendrían trabajo cuando éstas no tuvieran que hacerse. Lo mismo sucedería con los destinados a construcciones cuando no hubiese ninguna contratada. La solución dada por Carranza pretendía que todos los astilleros se dedicaran a la construcción de mayor, mediano o pequeño tonelaje, según sus capacidades, y a las reparacio-

(26) Señalábamos en capítulos anteriores que tuvimos la oportunidad de acceder a la biblioteca personal de Ramón de Carranza. Ésta, si bien se había visto despojada con el tiempo de gran parte de sus documentos personales, conservaba en cambio una extensa colección de libros publicados en varios idiomas sobre temas navales.

(27) Cfr. *Diario de Sesiones de las Cortes*. Congreso de Diputados. Legislatura 1904 - 1905. Tomo II, 21-XI-1904, pp. 1.208 - 1.209.

(28) El mariscal Helmuth von Moltke (Parchim, 1800 - Berlín, 1891) fue uno de los más reputados estrategas del siglo pasado. Partiendo de unas ideas del general prusiano Clausewitz elaboró su propio concepto bélico, según el cual, en la guerra, todos los esfuerzos materiales y morales deben dirigirse a la destrucción del enemigo en el menor tiempo posible (guerra total). Nombrado por Federico Guillermo IV jefe del Estado Mayor Central (1858 - 1888), con la ayuda del canciller Bismarck puso en práctica planteamientos estratégicos que dieron a Prusia la victoria sobre Dinamarca (1864), Austria (1866) y Francia (1870 - 1871).

nes. Otros razonamientos reforzaron sus argumentos: un barco que necesitase algún arreglo, y más si éste fuese importante, tendría que trasladarse al arsenal más cercano, no pudiendo correr el riesgo de que el más próximo sólo estuviese dedicado a construcciones. La medida propuesta combinaría, según su punto de vista, la voluntad de especializar los astilleros —en construcciones de distinta magnitud—, tal y como el proyecto de ley pretendía, con soluciones para la falta de trabajo y para no dejar ningún punto sin equipo de reparaciones (29). Debemos tener presente que uno de los mayores problemas de Cádiz en esta época fue el de la escasez de trabajo en los astilleros gaditanos. Ello era motivo suficiente para que decidiese abordar este tema siempre que fuera posible. Como veremos en páginas siguientes, otra de las cuestiones por él planteadas en este período de su actividad política fue, junto con la reforma de los servicios de la Armada, la del porvenir del arsenal de La Carraca.

Con respecto a la reforma de los cuerpos militares se mostraría de acuerdo con un aspecto que se intentaba cambiar: el sistema de ascenso. Éste se haría hasta el grado de capitán de navío como era habitual, por antigüedad. En las graduaciones superiores se efectuaría por elección, armonizando la conveniencia del Estado y la estimación de los servicios prestados. El motivo por el cual encontró esto aceptable radicaba posiblemente en una visión, esta vez, más cercana a su faceta de hombre de negocios y político que a la de militar: según su punto de vista, la elección de los altos cargos era algo normal en todas las carreras y ámbitos profesionales, ello creaba estímulos y permitía evitar, en este caso, que el que fuese examinado para su ingreso en la Escuela Naval, al obtener un buen puesto en los exámenes, no adquiriese una patente de almirante de por vida independientemente de su trayectoria posterior. Pero iría más allá al proponer que esta medida se extendiese a todos los grados inferiores de la carrera militar al menos en un tercio de los casos, ya que una elección al cien por cien era inviable por la desorganización que aquello podría producir (30). Con ello el Ejército tendría a los más cualificados en los puestos clave (31). No se nos debe escapar que Carranza, incorporado a las redes caciquiles de la provincia de Cádiz, podría ascender con este sistema —a pesar de encontrarse en situación de excedencia— de forma mucho más fácil que con el anterior.

Todas las intervenciones sobre el proyecto de reforma de los servicios de la Armada anteriormente citadas fueron protagonizadas por Carranza durante

(29) Cfr. *Diario de Sesiones de las Cortes*. Congreso de Diputados. Legislatura 1904-05. Tomo II, 21 -XI-1904, p. 1.210.

(30) Cfr. *Ibidem*, p. 1.211.

(31) La experiencia de la guerra de Cuba había demostrado que los que estuvieron al mando del Ejército español no fueron necesariamente los más cualificados, y que muchas mentes preclaras no pudieron ser aprovechadas al estar bajo las órdenes de militares cuya visión de los acontecimientos no estuvo suficientemente a la altura de las circunstancias. Como el espíritu que inspiró esta reforma de los servicios de la Armada fue el de corregir los defectos de la organización militar española puestos de manifiesto en el desastre de 1898, este asunto fue tratado con especial énfasis. Cfr. *Ibidem*, pp.1.211-1.212.

su legislatura como diputado en las Cortes por el distrito de Algeciras en 1904-1905. Cuando vuelve a participar en las Cortes de la nación lo hace como senador por la provincia de Cádiz a partir de la legislatura de 1907. Al no estar cerrado el problema que estamos comentando, vuelve a tomar el tema en cuestión exponiendo aquellos aspectos del proyecto de ley que él consideraba que continuaban mal definidos o seguían sin ser corregidos, acogiéndose al mismo argumento hasta ahora empleado: no debían exigirse a la Marina de Guerra los sacrificios que el proyecto de ley determinaba si los demás organismos de la nación no los hacían análogos (32).

Insistió nuevamente en los puntos que han sido comentados con anterioridad debido a que el proyecto de ley aún no había sido puesto en práctica y, por tanto, sus correcciones al mismo debían ser expuestas nuevamente para que fuesen tenidas en cuenta, esto a pesar de que el ministro de Marina seguía siendo el almirante Ferrándiz, receptor de todos sus discursos de 1904. Sin embargo entró en nuevas consideraciones, no referidas en su mayoría a los aspectos organizativos de la Armada, sino a los de la situación profesional de su personal.

El debate tenido en las Cortes sobre el proyecto de reforma de los servicios de la Armada se había centrado casi exclusivamente en sus primeros años en las cuestiones de organización: los Departamentos Marítimos y sus jurisdicciones, la composición de la escuadra, o la modernización del material disponible. Pero rara vez se había ocupado de la nueva situación profesional del personal de la Armada. Carranza, al parecer consciente de esta circunstancia, puso en evidencia este olvido e introdujo el tema desde su primera intervención como senador en 1907 (33).

El primer punto que a este respecto consideró fundamental estudiar fue el de la correcta instrucción del personal que se fuese incorporando en lo sucesivo a la Armada. A su juicio, de nada serviría modernizar el material militar según el modelo de otros países si el personal encomendado al mismo no se encontraba en consonancia con estas reformas. La deducción era simple pero la solución dada no era tan sencilla: argumentó que pasarían varios años hasta que España tuviese construida su escuadra y, por ello, no habría material con el que practicar y aprender. En su opinión, para paliar esta insuficiencia este personal podría ser destinado a las marinas extranjeras (las inglesa, alemana y japonesa preferentemente) durante al menos dos años, tiempo suficiente para el conocimiento de la organización interna de las mismas. Además de esta medida, propuso la creación de escuelas de maquinistas, de maestranza y de artilleros del mar como complemento docente a la Escuela Naval (34).

(32) El razonamiento de que todos los ciudadanos debían sacrificarse por igual a la hora de buscar el bien general fue una constante en toda la carrera política de Carranza. Ya lo encontramos en 1904, cuando aborda este tema por primera vez, pero su uso se iría intensificando con el paso de los años. Cfr. *Ibidem*, p. 1.215.

(33) Cfr. *Diario de Sesiones del Senado*. Legislatura 1907, Tomo VI, 13-XII-1907, pp. 2.406-2.407.

(34) Cfr. *Ibidem*, pp. 2.407-2.410.

El segundo punto a tratar con respecto a la situación del personal de la Armada fue el de la Escala de Reserva. Según su punto de vista, mal llamada así debido a que el ministro de Marina no podía recurrir, en caso de no ser suficientes los jefes y oficiales en activo, a los existentes en la Escala de Reserva pues una de las condiciones para pasar a esta situación era, precisamente, la de no volver a ser embarcados (35). Por esto, a su juicio, debería denominarse Escala de Tierra y así su nombre iría en consonancia con su auténtico contenido, además de, recordando su verdadera condición, permitir la determinación de cuáles serían las funciones que cumplirían en la nueva organización del personal que contemplaba el proyecto de ley (36). En sus propias palabras, un marino en escala de reserva o tierra podía ser destinado con la misma propiedad que un militar en activo a todos los servicios de costas: Comandancias, Ayudantías, Dirección de Navegación, Alistamiento y cargos en la Administración Central (37).

El último tema que presentó en las Cortes con relación al proyecto de ley de la reforma de los servicios de la Armada se refería nuevamente a un asunto que afectaba al personal de la misma, siguiendo la línea más reciente de sus intervenciones desde 1907. En este caso se trataba de una situación, en su opinión, injusta y que afectaba a los profesores de las academias militares: éstos, además de impartir sus clases, prestar los servicios que los directores de los centros disponían y examinar a sus discípulos, han de formar parte del tribunal para su ingreso en ellas. En los tribunales de las diferentes carreras del Estado los alumnos pagaban en aquellos años veinticinco pesetas en concepto de derechos de examen, las cuales se repartían entre los profesores que lo formaban. En cambio, en las academias militares esta cantidad pasaba a los fondos de las mismas, por lo que el Estado ahorraba la cifra correspondiente de los presupuestos anuales destinados a éstas. El pago de los derechos de examen en estos centros debía ir destinado, según defendía, a remunerar el servicio prestado por sus profesores en las oposiciones. Éstos no abandonaban por ello sus demás funciones, al contrario de lo que sucedía en otras carreras cuyos miembros de tribunal suspendían sus ocupaciones habituales en tanto formaban parte de un tribunal. La propuesta fue aceptada por el ministro de Guerra, general Aznar, sin que mediase debate alguno (38).

Estas intervenciones de Carranza en el Congreso de Diputados en ningún caso provocaron polémica y, en general, parecieron ser recibidas con agrado. Ello supuso, por un lado, que su protagonismo en la Cámara fuese menor que

(35) La Escala de Reserva se concedía exclusivamente a aquellos jefes y oficiales en activo que, careciendo de la suficiente aptitud física para el servicio de la mar, tenían la necesaria para servir en tierra.

(36) La situación de los marinos en Escala de Reserva fue un tema tratado en el Senado a raíz de un debate surgido entre los señores Concas, Loygorri y Carranza acerca de si un militar en la reserva podía desempeñar o no el cargo de comandante de Marina. Cfr. *Diario de Sesiones del Senado*. Legislatura 1907. Tomo VI, 20-XII-1907, pp. 2.604-2.605.

(37) Cfr. *Ibidem*, pp. 2.606-2.608.

(38) *Diario de Sesiones del Senado*. Legislatura 1910. Tomo V, 7-XII-1910, pp. 1.548-1.551.

si los temas por él tratados hubiesen motivado largos debates pero, por otra parte, le resultaría útil en el futuro para labrarse un prestigio como voz autorizada en materia naval.

En las notas publicadas en la prensa gaditana con motivo de su fallecimiento en 1937, se recordaba su etapa política en las Cortes de la Nación con una frase en la que se indicaba cuales habían sido los dos temas sobre los que sustentó su actividad en ese período. Era, en definitiva, lo que había quedado en la memoria de todos: «Actuó en política siendo senador y diputado a Cortes en distintas legislaturas por distritos de la provincia de Cádiz, defendiendo siempre al par que los intereses de los gaditanos los de la Marina nacional» (39).

Se había interesado principalmente en temas castrenses a nivel estatal porque, posiblemente, con ellos pudo hacer mejor papel en las Cortes. Pero no se limitaría sólo a los asuntos generales debido a que, para fortalecer su posición en las redes caciquiles de la provincia de Cádiz, los intentó relacionar con los problemas locales en los casos en que fue posible. La protección y defensa del arsenal de La Carraca frente a los más privilegiados de El Ferrol y Cartagena sería el vehículo que utilizaría para forjar su buscado papel de protector y defensor de los intereses gaditanos (40).

Esta cuestión centraría su actividad entre 1907 y 1910 en la misma medida en que lo había hecho con el de la reforma de los servicios de la Armada, asun-

(39) *Diario de Cádiz*, martes 14 de septiembre de 1937 (edición de la mañana).

(40) El arsenal de La Carraca de San Fernando tuvo su origen dentro del proceso de renovación de la Armada española que José Patiño, Intendente General de Marina, inició en el primer tercio del siglo XVIII. El traslado de la Casa de Contratación de Sevilla a Cádiz hizo pensar en la conveniencia de separar, dentro de la bahía gaditana, los puertos comercial y militar, y crear en este último un arsenal de considerables dimensiones. Se eligió el islote de La Carraca por su situación estratégica y su fácil defensa ante posibles ataques. El nuevo establecimiento tenía ya un precedente de sus mismas características en la zona: el Real Carenero del Puente Zuazo, al que pronto suplantaría. En 1729 se botó desde La Carraca el primer navío importante, el *Hércules*, coincidiendo con una visita de Felipe V a Cádiz, ocasión en la que la Isla de León se incorporaría a la Corona. Pocos años más tarde Fernando VI otorgaría definitivamente el carácter oficial al arsenal. Tras esto, La Carraca alcanzaría su período de mayor desarrollo, especialmente desde que el Marqués de la Ensenada sucediese a Patiño en el fomento de las obras de construcción. La actividad industrial desplegada por este establecimiento a lo largo de todo el siglo XIX se convirtió en el principal sustento económico de San Fernando, superando con creces a las tradicionales industrias salinera y pesquera. Pero en el último tercio del siglo comenzaron los problemas para el arsenal, situación que preocuparía a la mayor parte de los políticos gaditanos del momento. Piénsese que la tercera parte de la población de San Fernando dependía directamente de los trabajos de la construcción naval de La Carraca. Los encargos de construcción comenzaron a hacerse a otros astilleros, especialmente al de Bilbao, y ya en 1890 los más cualificados especialistas abandonaron el arsenal, dada la inseguridad de su trabajo, para ser contratados por empresas privadas. En 1902 los obreros quedaron por primera vez en paro total, aunque esta situación durase pocos meses. Queda explicado, así, el por qué Ramón de Carranza se interesó en la solución de los problemas que entonces sufría el arsenal. Cfr. BARROS CADENA, J. P.: *Arquitectura y urbanismo en La Carraca durante el siglo XVIII*. Sevilla, 1989, pp. 9-25; Cfr. CLAVIJO y CLAVIJO, S.: *La ciudad de San Fernando. Historia y espíritu*. San Fernando, 1961. Tomo I, pp. 227, 244-248, 265-268; VV.AA.: *Historia de los pueblos de la provincia de Cádiz. San Fernando*, Volumen I. Cádiz, 1980, pp. 57 y 109-114.

to con el que, no obstante, guardaba cierta relación. La justificación de su postura ante este particular fue expuesta por él mismo en el Congreso: su interés por este tema no radicaba sólo en sus obligaciones como representante de la provincia de Cádiz sino también en el convencimiento de que con ello se atendían los intereses de la nación, ya que aquel puerto era, a su juicio, la base de operaciones más importante de España (41). Así intentaba eliminar el riesgo de ser criticado por anteponer irracionalmente los intereses de Cádiz a los generales, a la vez que lograba mayor fuerza para sus argumentos de potenciación del arsenal de La Carraca al ser presentado como un bien nacional y no exclusivamente provincial.

El primer punto por él tratado con referencia a esto fue el de la situación de sus instalaciones y su grave desaprovechamiento. En su opinión, al arsenal de La Carraca debían encomendársele grandes trabajos, en la misma medida que a los arsenales de El Ferrol y Cartagena. Según su criterio, mientras esto no se llevara a efecto, además del consiguiente perjuicio para sus trabajadores, sus instalaciones se estarían deteriorando por falta de uso. Pero aún llegó más allá al considerar que el arsenal de La Carraca presentaba mejores condiciones que los de Cartagena y El Ferrol para llevar a buen término los encargos más ambiciosos, por encontrarse en una situación estratégica mejor para convertirse en una completa base de operaciones. Pero, a su juicio, para que esto pudiese materializarse tenía que ser prestada ayuda económica para la modernización de unas instalaciones que, en muchos aspectos, se encontraban tal y como estaban en tiempos de Carlos IV (42).

Las sugerencias de Carranza en las Cortes esta vez no fueron aceptadas bajo la argumentación de que carencias existían en todas partes y que el arsenal de La Carraca no podía llevarse todo el presupuesto consignado para mejora de instalaciones en los arsenales españoles. En definitiva, sus palabras fueron interpretadas como el resultado de su ciega representación de los intereses de su provincia más que como el análisis lúcido de un oficial de la Marina, tal y como pretendió demostrar (43).

A pesar de este fracaso inicial al abordar el tema, insiste nuevamente sobre el mismo en los días siguientes presentando una enmienda a un proyecto de ley del gobierno según el cual, en los establecimientos de El Ferrol y Cartagena, los trabajos de construcción de barcos se realizarían por contrata con una entidad industrial de completa garantía y no por administración (44). El desacuer-

(41) Cfr. *Diario de Sesiones del Senado*. Legislatura 1908-1909. Tomo III, 4-XII-1908, p. 778.

(42) Cfr. *Diario de Sesiones del Senado*. Legislatura 1907. Tomo VI, 13-XII-1907, pp. 2.409-2.410.

(43) Cfr. *Ibidem*, p. 2.411.

(44) El proyecto de ley presentado en las Cortes determinaba que el arsenal de El Ferrol se especializaría en grandes construcciones, que el de Cartagena se reservaría para las pequeñas y que el de La Carraca quedaría encargado de las reparaciones y de las obras nuevas de artillería. Los presupuestos asignados para las obras de reforma necesarias y la determinación de que los encargos se realizasen por contrata estaban en función de la importancia dada a cada arsenal por el presente proyecto de ley. De ahí que el arsenal de La Carraca no disfrutase de las mismas ven

do que mostró radicaba en la no inclusión del arsenal de La Carraca en un proyecto del que, al parecer, se esperaban mejores resultados. La justificación de su postura se basa en razonamientos ya empleados y que vuelven a insistir en la mayor importancia estratégica de Cádiz frente a los otros dos centros de construcción naval. Además valoraría esta discriminación como una verdadera falta de inteligencia (45):

«No creo que quepa dudar que Cádiz es la base militar de más importancia de España, que después viene Cartagena y luego El Ferrol. Si no pudiera haber en España más que una base naval, ésta sería Cádiz. Si pudiera haber dos, Cádiz y Cartagena, y si pudiera haber tres, serían Cádiz, Cartagena y El Ferrol. Y tres tenían que ser porque nuestra costa está dividida en tres partes. (...) Y nuestra importancia estratégica viene por estar la península en la confluencia de dos mares y en el extremo de un continente tan inmediato a África. Y como nos enseña la historia, en cuatro siglos ha sido objeto Cádiz de cinco ataques, y todos los combates ocurrieron allí: San Vicente, Santa María, Trafalgar, Algeciras y Málaga, mientras en Ferrol sólo ha habido un ataque, y un combate de casualidad en el cabo Finisterre» (46).

Carranza no aceptaría la supuesta compensación que Cádiz recibiría a través de un incremento de los encargos de construcciones navales civiles para sus astilleros (47).

Un año después, en 1908, decide volver a plantear la cuestión, pero esta vez por sí misma, sin que algún motivo en concreto propiciase su discusión en las Cortes. Planteó el problema de la siguiente forma: solicitaba al ministro de Marina una solución al estado de total abandono en el que se encontraba, a su juicio, el servicio de la base naval de Cádiz integrada en el arsenal de La

tajas que los otros dos centros, tanto en el presupuesto asignado —setecientas mil pesetas frente a dos millones de pesetas— como en la imposibilidad de acceder a los encargos por contrata en vez de por el menos ventajoso sistema de administración. El proyecto fue justificado por dos objetivos: el primero, acabar rápidamente con las obras por administración que tan nefastos resultados estaban produciendo debido a la generalizada desorganización existente tras el fin de la guerra de Cuba; el segundo, variar el sistema hasta entonces vigente según el cual los buques se construían en grupos de tres, uno en Ferrol, otro en Cartagena y otro en Cádiz, resultando que para tres cruceros se necesitaba un proyecto triplicado y ejecutado por tres direcciones de ingenieros, de artilleros, de talleres de modelos y plantillas y de oficinas de planos y tres corrientes de expedientes entre los arsenales y el Ministerio. Este sistema era, según el Gobierno, más costoso y dilatorio que si los tres buques hubiesen sido construidos en un mismo arsenal. Por tanto, la especialización de los arsenales era, según este punto de vista, más conveniente para el buen servicio de la nación, aunque llevase como resultado un deterioro del fomento de alguno de ellos. Cfr. *Diario de Sesiones del Senado*. Legislatura 1908-1909. Tomo III, 4-XII-1908, p. 780.

(45) Cfr. *Diario de Sesiones del Senado*. Legislatura 1907. Tomo VI, 19-XII-1907, pp. 2.555-2.556.

(46) *Ibidem*, pp. 2.556-2.557.

(47) Cfr. *Diario de Sesiones del Senado*. Legislatura 1907. Tomo VI, 19-XII-1907, pp. 2.557-2.559.

Carraca (48). Esta vez no se trataba de que determinadas medidas fuesen equitativas a las dictadas para los otros dos arsenales, sino de una petición de ayuda en tono desesperado. Provocó, así, un debate acerca del porvenir del establecimiento naval gaditano, aunque, según él mismo expresó, sin que ello significase que se estuviera censurando la labor del Ministerio de Marina. La intención última de esta iniciativa era, según su opinión, la de obligar al Gobierno a expresar sus planes concretos a este respecto y, en la medida de lo posible, hacer una llamada de atención ante una situación que era considerada injusta por todos los gaditanos y que afectaba a un tercio de la población residente en San Fernando.

Nuevamente insistió en que los planes y presupuestos del gobierno se concentraban en los arsenales de Cartagena y El Ferrol y olvidaban, en cambio, el de La Carraca. Al argumento ya conocido de la discriminación, se unió el de las peores oportunidades de trabajo para el futuro: si los arsenales ferrolano y cartagenero contaban con medios económicos mayores, producirían más y mejor, de modo que el de La Carraca no podría ser nunca competitivo frente a ellos y su evidente desventaja aumentaría con el tiempo (49).

Este razonamiento se vio, a su vez, fortalecido por otro que recurría al propio espíritu de la política gubernamental: si el arsenal de La Carraca debía ser destinado exclusivamente a reparaciones de buques pero, en cambio, no se le concedía presupuesto suficiente para su modernización, cómo podían éstas llevarse a cabo. En su opinión, no se cumplía el objetivo último del gobierno: aumentar la eficacia de las principales bases navales españolas, así como su influencia sobre los mares próximos a ellas.

La situación del arsenal de La Carraca era, pues, según lo expuesto por Carranza, insostenible. Ante tal panorama pidió al Gobierno que se expresara claramente acerca de si le interesaba prescindir del arsenal gaditano o si, por el contrario, pensaba en su rápida y efectiva reorganización. Antes de recibir una respuesta, recordó sus ya conocidos argumentos acerca de la conveniencia de fomentar el desarrollo de la base naval de La Carraca, debido a la importancia estratégica de Cádiz en la defensa de las costas españolas del sur de la península y a su trascendencia dentro del Mediterráneo occidental (50). Su postura, por tanto, intentaba demostrar que sus objetivos pretendían atender intereses generales de la nación y no exclusivamente los particulares de la provincia de Cádiz.

La respuesta de Ferrándiz, ministro de Marina, empleaba las mismas razones que justificaron la ley causante de esta polémica: el sistema de construcción de buques por grupos de tres en Cartagena, El Ferrol y La Carraca triplicaba todo el proceso y lo hacía más costoso y lento. Con la especialización de los tres arsenales en grandes y pequeñas construcciones y en reparaciones (El

(48) Cfr. *Diario de Sesiones del Senado*. Legislatura 1908-1909. Tomo III, 4-XII-1908, pp. 776-777.

(49) Cfr. *Ibidem*, pp. 777-778.

(50) Cfr. *Ibidem*, pp. 778-779.

Ferrol, Cartagena y Cádiz respectivamente) sólo se pretendía un eficaz funcionamiento, sin ánimo de discriminar a nadie. El arsenal de La Carraca, en consecuencia, no había sido abandonado sino especializado en una clase de trabajo, el de reparaciones, que lo único que implicaba era una transformación de funciones, pero, en ningún caso, su eliminación, ya que éste era un trabajo seguro y constante (51). Como era de esperar, la respuesta oficial fue acogida por Carranza como una muestra de buenas palabras que sólo contenían evasivas y que, en definitiva, no contestaban a las peticiones formuladas. Fue precisamente por esta apreciación por lo que se resistió a abandonar la cuestión, aumentando su insistencia sobre el asunto.

Ante la imposibilidad de ganar terreno por el camino hasta ahora utilizado, cambia de táctica: abandona sus peticiones de justicia e igualdad y orienta sus objetivos hacia un intento de sacar el mayor provecho posible a la situación en la que el Gobierno colocaba al arsenal gaditano. Para ello ruega al ministro de Marina que fuese creada una comisión encargada de estudiar cómo se podrían organizar los servicios de una base naval de operaciones en el arsenal de La Carraca, ya que hasta ese momento carecía de los medios necesarios para prestar los dos servicios que una entidad de esta naturaleza debía ofrecer: los aprovisionamientos y las reparaciones. La supuesta especialización que en artillería debería tener en un futuro no entraba en estas consideraciones ya que no era función específica de una base naval (52). Con esto no se contradecían las disposiciones gubernamentales, pero se continuaba solicitando lo mismo: atención, preocupación y unas considerables partidas presupuestarias. A pesar de sus esfuerzos, recibió esta vez, no buenas palabras, sino una rotunda negativa: se consideraba innecesario enviar a Cádiz una comisión que estudiase la creación de una verdadera base naval en La Carraca cuando no se contaba aún con el presupuesto necesario para después llevarla a efecto. No obstante, se dejaba abierta la posibilidad de que, una vez desahogada la situación económica, se pudiese en práctica lo planteado (53).

El problema del futuro del arsenal de La Carraca centró todas las intervenciones de Ramón de Carranza en las Cortes entre 1907 y 1909. Debido a que sus gestiones resultaron infructuosas, intentó sacar de ello algún beneficio para su carrera política difundiendo, a través de la prensa gaditana, todo el desarrollo de este asunto ante la Cámara. Su objetivo, suponemos, era el de reforzar en la opinión pública su imagen de defensor de los intereses de Cádiz, con independencia del éxito obtenido (su fracaso podía, así, mostrarse más como producto de la incomprensión del Gobierno que como resultado de su ineficacia).

(51) Cfr. *Ibidem*, pp. 780-781.

(52) Carranza no mostró gran interés por este particular ya que un centro de fabricación artillera podía ser instalado en cualquier zona, costera o del interior, con tal de que estuviese bien comunicada. La importancia en el futuro de Cádiz no residía, en opinión de Carranza, en que se construyesen cañones, porque su verdadero porvenir descansaba sobre los servicios que necesitaba una base naval, Cfr. *Ibidem*, p. 782.

(53) Cfr. *Ibidem*, pp. 782-785.

Un extenso artículo publicado en la primera página del periódico *La Dinastía*, en aquel tiempo el órgano oficial del Partido Liberal Conservador en la provincia de Cádiz, fue el más importante ejemplo de ello. Carranza explicó en él la cuestión con idénticos argumentos a los utilizados en sus discursos en el Senado. La destacada situación estratégica de Cádiz, la dependencia económica de San Fernando —ciudad que vive en torno a las actividades desplegadas por la Armada— y la eficacia demostrada con anterioridad en las construcciones navales hacían, a su juicio, obligatorio que el Estado se ocupase de estas instalaciones de igual modo que como hacía con las de El Ferrol y Cartagena. En su opinión, tres peticiones urgentes debían presentarse ante el Gobierno:

- 1) Trabajo para los obreros gaditanos del sector de la construcción naval, para lo que tenían que intensificarse los encargos.
- 2) Restauración y puesta en funcionamiento de las instalaciones del arsenal de La Carraca ya existentes.
- 3) Establecimiento de talleres con máquinas, materiales y herramientas modernas que completarían lo ya existente en el arsenal.

Para lograr este objetivo, pidió en las últimas líneas del escrito la colaboración de las poblaciones que podían verse beneficiadas con ello: Cádiz y San Fernando (54).

Carranza, a la vista de que no ganaba terreno en favor de estos intereses fue abandonando este tema en favor de otros más agradecidos, en los que encontraría mayor respaldo por parte de los gaditanos, ya que afectaban a grupos más amplios que el castrense. Así, lograría el que parecía ser su objetivo último: desarrollar un rápida y brillante carrera política que lo situase en la cúspide de la escala social. A pesar de ello, aún mostraría atención por determinados problemas relacionados con el arsenal de La Carraca, pero que ya no se referían a su situación general sino a aspectos puntuales de su actividad, principalmente los relacionados con las obras de la dársena y del dique de sus instalaciones.

El dique construido en La Carraca presentaba un grave problema: no estaba comunicado con los caños y, a través de éstos, con el mar. Para solventarlo, por Real Decreto de 16 de agosto de 1907 se dispuso que, sin formalidades de subasta, se verificara el concurso de obras para poner en comunicación el mencionado dique con los caños mediante el dragado pertinente. Se celebraron tres concursos en octubre y diciembre de 1907 y en agosto de 1908, quedando todos ellos desiertos. El motivo de ello fue que el futuro contratista se debía hacer responsable de los desperfectos que se ocasionasen en las instala-

(54) Cfr. *La Dinastía*, órgano del Partido Liberal Conservador en la provincia de Cádiz. Viernes, 2 de julio de 1909. n.º 9.952.

ciones ya existentes al realizar las nuevas. La petición formulada por Carranza se encaminaba a la eliminación de esta cláusula en las condiciones del concurso, motivo, según su parecer, del retraso de una obra de vital importancia para el buen funcionamiento del arsenal. A esta súplica se añadía otra: la de la realización de un estudio para ampliar el dique de una capacidad de trece mil toneladas a una de quince mil, tamaño más acorde con las dimensiones de los buques que en ese momento se estaban construyendo (55). Esta obra permitiría la recepción de barcos que necesitasen reparación urgente y la botadura de los de nueva construcción con mayor facilidad (56).

La respuesta del Ministerio de Marina esta vez fue afirmativa, pero se impuso una condición: las obras de ampliación del dique sólo se efectuarían longitudinalmente, ya que hacerlo también transversalmente sería lo mismo que construir uno nuevo y los presupuestos disponibles para tal efecto no lo permitían. A ello se añadía que el aumento del largo de un dique era, además, técnicamente más sencillo que una modificación de su ancho (57).

La última intervención de Carranza en las Cortes en relación con el tema del arsenal de La Carraca fue breve y podemos interpretarla como su último intento de lograr una respuesta positiva del Gobierno. En aquella ocasión utilizó un nuevo argumento que fortalecía los ya expuestos con anterioridad: el arsenal gaditano podía convertirse, además de en lugar de construcción y reparación de buques, en centro de prácticas para los alumnos de la Escuela Naval Militar de San Fernando, un servicio que sería de gran interés para la formación de los futuros marinos y que solucionaría uno de los puntos débiles del sistema de formación vigente: la escasez de clases prácticas (58).

Como ya señalábamos, la disminución de su presencia en las Cortes vino a coincidir con la crisis en las jefaturas de los partidos Liberal y Conservador tras el asesinato de Canalejas. La crisis de 1917 y el trienio bolchevique pusieron fin a su carrera política en Madrid (59), centrando desde ese momento su actividad pública en el ámbito local. El nuevo camino emprendido tuvo como

(55) Cfr. *Diario de Sesiones del Senado*. Legislatura 1908-1909. Tomo V, 8-II-1909, pp. 1.664-1.665.

(56) Carranza consideró que uno de los temas olvidados en el proyecto de obras del arsenal de La Carraca fue el del dragado de los caños, imprescindible para que la comunicación del dique con el mar fuese efectiva. En su opinión, no era suficiente con dragarlos en el momento de las obras ya que un caño, en el plazo aproximado de diez años, vuelve a tener la misma cantidad de fango que en origen. Era, por tanto, necesario instalar un tren de dragado que trabajase continuamente a fin de mantener el calado de los canales.

(57) Cfr. *Ibidem*, pp. 1.666-1.672.

(58) Carranza relacionó el tema del arsenal de La Carraca con el anteriormente mencionado proyecto de ley de reforma de los servicios de la Armada. Suponemos que con ello quería aprovechar el demostrado interés general por este proyecto de ley para lograr mayores apoyos en este asunto, Cfr. *Diario de Sesiones del Senado*. Legislatura 1908-1909. Tomo VII, 8-IV-1909, pp. 2.800-2.801.

(59) Su último cargo en las mismas fue como diputado por el distrito de El Puerto de Santa María en 1919 aunque, como decimos, su presencia como senador desde 1912 a 1917 fue puramente testimonial.

primer resultado su nombramiento como alcalde de Cádiz en 1927, ya en la dictadura de Primo de Rivera.

La actuación política de Ramón de Carranza en los años finales de la Restauración fue, en términos generales, discreta. Se ocupó de los temas que mejor podía dominar por su formación castrense, con el fin de ganar prestigio a través de sus intervenciones y así avanzar en su planificado progreso social. Sin embargo, no obtendría ningún resultado importante en sus gestiones. No obstante, esta etapa de su carrera le proporcionaría una considerable experiencia política —fueron dieciseis años como diputado y senador— y la oportunidad de ingresar en las redes caciquiles de la provincia de Cádiz. Este período sería posteriormente utilizado por Carranza y sus seguidores como instrumento de prestigio y elemento fortalecedor de su autoridad como político, aunque exagerando algunos capítulos, como una supuesta gran amistad con Antonio Maura forjada, según Carranza, en aquellos años (60). Con ello intentó responder a las acusaciones que se le hicieron acerca de que su permanencia en el poder se debía exclusivamente a la voluntad de Miguel Primo de Rivera y no a su valía como político.

(60) Las consultas que hemos efectuado en el archivo de la Fundación Antonio Maura de Madrid no nos dieron resultados positivos en la búsqueda de vestigios de una posible relación personal de Carranza con este político, por lo que debemos dudar sobre este particular. Imaginamos que el contacto personal de ambos debió de ser el normal entre un diputado-senador y el jefe de su partido, sin que ello tuviese mayor trascendencia.